



XLIX Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 331 de 2020

Carpeta Nº 568 de 2020 y S/C

Comisión de
Legislación del Trabajo
y Seguridad Social

COBERTURAS DE PRESTACIONES CONTRIBUTIVAS Y NO CONTRIBUTIVAS
Se establece que el Banco de Previsión Social priorizará el acceso para enfermos terminales en cuidados paliativos

REPRESENTANTES DE FAURECIA AUTOMOTIVE DEL URUGUAY S.A.

SITUACIÓN DE LOS TRABAJADORES DE LA ESTIBA DEL PUERTO DE PAYSANDÚ

SITUACIÓN LABORAL DE LAS OBRAS DEL PUERTO DE CAPURRO

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 9 de diciembre de 2020
(Sin corregir)

Presiden: Señor Representante Felipe Carballo (Presidente) y señora Representante María Eugenia Roselló (ad hoc).

Miembros: Señores Representantes Wilman Caballero, Daniel Gerhard, Pedro Jisdonian y Gabriel Otero Agüero.

Asisten: Señora Representante Cecilia Bottino y señor Representante Martín Sodano.

Invitados: Señora Representante Lucía Etcheverry.

Por Faurecia Automotive del Uruguay S.A., ingeniero Marcelo Carvidón (Gerente de planta), doctor Gustavo Gauthier (abogado de la empresa), y Pablo Revetria (asesor de la empresa).

Por el Sindicato Único Portuario y Ramas Afines (SUPRA), Marcelo Briñón, Vanessa Peirano y Aníbal Silva.

Por el Sindicato Único de Trabajadores del Mar y Afines (SUNTMA), Pablo Pírez, y por el Sindicato Único Nacional de la Construcción y Anexos (SUNCA), Isolino de los Santos y Juan Padilla.

Secretario: Señor Francisco J. Ortiz.

═══════||═══════

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número está abierta la reunión.

Para la Comisión es un gusto recibir a la señora Diputada Lucía Etcheverry Lima, a fin de conocer su opinión sobre el proyecto de ley que tenemos a estudio relativo a *"COBERTURAS DE PRESTACIONES CONTRIBUTIVAS Y NO CONTRIBUTIVAS. Se establece que el Banco de Previsión Social priorizará el acceso para enfermos terminales en cuidados paliativos".* Ya que usted es una de las firmantes de esta iniciativa, junto a legisladores de todos los partidos, queremos conocer de primera mano cuáles fueron los elementos que se tuvieron en cuenta para redactarla.

SEÑORA ETCHEVERRY LIMA.- En primer lugar, agradezco a la Comisión por recibirme.

Me parece pertinente hacer algunas aclaraciones. Esta iniciativa es del Diputado Constante Mendiondo, del departamento de Río Negro. Además, fue presentada a fines del año 2017 o principios de 2018. Según nos dijo el Diputado Mendiondo cuando concurrió a la Comisión de Salud Pública y Asistencia Social hace algunos meses, refleja un planteo realizado por médicos especializados en cuidados paliativos, quienes durante un Consejo de Ministros señalaron la situación que se estaba viviendo en ese departamento. Allí manejaron datos estadísticos de pacientes con enfermedades terminales fundamentalmente, oncológicos-, que tenían una proyección de vida muy acotada. Por este motivo, en la mayoría de los casos la prestación del Banco de Previsión Social llegó en forma posterior al fallecimiento. Esa prestación hubiera dado mejores condiciones de vida en los últimos meses, pero llegó cuando la persona ya había fallecido.

Frente a esta situación, el Representante Mendiondo elaboró esta iniciativa. Cuando llegó a nuestra Comisión, lo convocamos y analizamos las versiones taquigráficas del momento en el que fue presentada, es decir, casi finalizando el anterior período.

En esa oportunidad, concurrieron a la Comisión el directorio del Banco de Previsión Social, la directora del Servicio de Cuidados Paliativos de la Administración de los Servicios de Salud del Estado, la doctora Píriz, y algunas asociaciones de pacientes. Lo que se manejaba es que este proyecto no implica un incremento de costo ni genera una nueva prestación. Esta prestación ya existe. El problema son los plazos, es decir, la prioridad con la que el Banco de Previsión Social aborda las solicitudes que le llegan.

Ante esa situación, el anterior directorio manifestó que había un problema de reasignación y reorganización administrativa respecto a atender estas situaciones con prioridad, como corresponde.

Ahora, por la vía legislativa se está planteando establecer un plazo perentorio acorde a este tipo de situaciones para que se puedan resolver rápidamente, sobre todo, teniendo en cuenta los avances tecnológicos que hay hoy desde el punto de vista de la telemedicina y la historia clínica, y la posibilidad de comunicarse con los médicos tratantes de forma mucho más efectiva y ágil para verificar la correspondencia de esa prestación.

Además, se establece esta es una modificación que se hizo al proyecto que al año se evaluará la situación. Esto casi que no es posible porque, lamentablemente, estas personas tienen una expectativa de vida muy corta. No obstante, de acuerdo con la normativa que ya existe en el Banco de Previsión Social, se establece que se deberá realizar una evaluación posterior de la salud del beneficiario de esta prestación.

La Comisión de Salud Pública y Asistencia Social evaluó que este proyecto no implica un incremento de costos, sino agilizar el estudio y el otorgamiento de una prestación que ya existe, que corresponde, pero que llega cuando la persona ya falleció,

por lo cual no tiene sentido. Entonces, establecemos un plazo perentorio de treinta días para la definición con relación a si la prestación corresponde.

En eso consiste esta iniciativa que, como pueden ver, fue firmada por todos los Diputados y todas las Diputadas que integramos la Comisión de Salud Pública y Asistencia Social.

SEÑOR OTERO AGÜERO.- Agradezco la presencia de la Diputada Etcheverry.

Queda claro el planteo; esta Comisión ya tiene la información necesaria como poder votar este proyecto.

SEÑORA ROSELLÓ.- También agradezco la presencia de Lucía y su claro informe.

Por supuesto, estamos de acuerdo con esta norma; creemos que es fundamental.

Quisiera saber qué posibilidad habría de presentar algo parecido no ahora, porque es urgente que se apruebe la iniciativa que estamos tratando para los enfermos oncológicos que todavía no estén en cuidados paliativos. Lo digo porque esta es una realidad que debemos tener en cuenta. Muchas veces estas personas no están no están en cuidados paliativos, pero, por ejemplo, no pueden ir a trabajar, menos con la pandemia. Quizá, en otro momento, se pueda pensar en extender este beneficio a las personas que todavía no están en ese límite, pero que sí necesiten ayudan.

SEÑORA ETCHEVERRY LIMA.- Por supuesto, voy a trasladar la iniciativa que sugiere la señora Diputada; nosotros la compartimos. En su momento, esto se valoró y fue parte de las consultas que se hicieron al Diputado Mendiondo.

Lo cierto es que en el contexto en el que estamos y teniendo en cuenta el tiempo que tenía esta iniciativa, entendimos que correspondía darle un trámite rápido.

Como dije, voy a trasladar a la Comisión la posibilidad de integrar a este sistema esa y otras patologías similares.

Vuelvo a decir que esto tiene que ver, fundamentalmente, con los tiempos. Además, si bien este aporte no resuelve el problema, en el contexto, es importante.

SEÑOR GERHARD.- Agradezco a Lucía por su presencia.

¿Han tenido algún intercambio formal o informal con las autoridades del BPS para saber si esto lo pueden ejecutar o les genera alguna problemática?

SEÑORA ETCHEVERRY LIMA.- Como aclaré al principio, se consideró la situación que había informado el directorio del Banco de Previsión Social en términos de que esto era una cuestión de reordenamiento y de reasignación de procesos administrativos en términos de prioridades. No es un tema de costos, sino de priorizar las evaluaciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece a la Diputada Etcheverry la ampliación de la información. Seguramente, tomaremos definiciones con respecto a este proyecto.

(Se retira de sala la señora Representante Lucía Etcheverry Lima)

(Ingresa a sala una delegación de Faurecia Automotive del Uruguay S.A.)

——Para la Comisión de Legislación del Trabajo y Seguridad Social es un gusto recibir a los representantes de la empresa Faurecia Automotive del Uruguay S.A. Hoy, nos acompañan el ingeniero Marcelo Carvidón, gerente de la planta, el doctor Gustavo Gauthier, abogado de la empresa, y el señor Pablo Revetria, asesor.

Ustedes nos solicitaron una audiencia para contarnos la situación que la empresa está atravesando actualmente. Para nosotros es importante conocer esa información de primera mano.

SEÑOR GAUTHIER.- En primer lugar, les agradecemos la oportunidad que nos han dado de comentarles la situación en la que está la empresa.

Lamentablemente, las noticias no son buenas. Desde la semana pasada, empezamos a comunicar al gobierno, a los trabajadores y al sindicato que la empresa va a discontinuar sus actividades en el país a partir del 1º de marzo del año 2021.

Faurecia se instaló en Uruguay en el año 2011; comenzó sus operaciones en San José. Básicamente, es una planta de confección de fundas o tapizados para autos. Exporta el cien por ciento de su producción: primero, la exportó a Brasil y, últimamente, a Argentina.

En el año 2016, llegó a emplear a trescientas cincuenta personas. Actualmente, emplea a ciento cuarenta o ciento sesenta personas. La inmensa mayoría son mujeres de San José, específicamente, de Ciudad del Plata.

Lamentablemente, por problemas de competitividad con la región la actividad ha venido en franco descenso desde 2016 o 2017 hasta ahora. Se han perdido negocios, se siguen perdiendo negocios y ya no es viable mantener la operación de la planta en San José.

Durante todo este año, hemos utilizado la herramienta del seguro de paro parcial que se puso disposición de las empresas, para evitar la discontinuidad o el despido de los trabajadores. Esto provocó que el seguro de paro por la causal de suspensión parcial o total actualmente esté agotado. En consecuencia, al momento del despido que se va a producir el 28 de febrero, las personas solo van a tener derecho a dos meses de seguro de desempleo.

Nosotros tomamos la decisión de comunicar esto con la mayor antelación posible porque nos parecía que correspondía por respeto a las autoridades y a la gente y, también, porque siempre hemos mantenido un relacionamiento maduro y fluido con la organización sindical de la UNTMRA.

Cuando la empresa comunicó esta decisión obviamente, no es de las decisiones que uno quiere comunicar, siempre planteó que iba a pagar el cien por ciento de sus obligaciones laborales de acuerdo con la ley uruguaya, inmediatamente después de que se produzcan los despidos, pero también ha ofrecido, como forma de colaborar con la gente que se va a quedar sin trabajo, una mejora en esa indemnización. Eso se ha negociado con el sindicato. Podemos adelantar que el ofrecimiento consta de duplicar el aguinaldo de fin de año, duplicar la partida de alimentación del mes de diciembre y establecer un plus de un 20% sobre la indemnización por despido, supeditado a que se pueda cumplir con el plan de producción hasta el 28 de febrero. Asimismo, proponemos contabilizar todos los jornales que no se trabajaron y que transcurrieron en seguro de paro durante este tiempo este año y el año anterior como si se hubieran trabajado; esto representa, más o menos, un 20% más de indemnización.

Este es el resumen de la situación al día de hoy.

Lo que la empresa quiere plantear a esta Comisión es que se estudie la viabilidad de contar con algún tipo de colaboración para prorrogar estos dos meses de seguro de desempleo, que se habilitarían a partir del 1º de marzo. Con esta extensión y con el plus de la empresa que hace un esfuerzo para colaborar, la gente tendría un horizonte un poco más largo para poder reinsertarse en el mercado de trabajo.

En síntesis, esta es la posición que queríamos trasladarles.

SEÑORA ROSELLÓ.- Les agradecemos su presencia.

Me gustaría saber si ya plantearon a las autoridades de los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social y de Economía y Finanzas la posibilidad de extender el plazo del subsidio de desempleo en este caso.

SEÑOR SODANO.- Quiero hacer algunas consultas.

Yo soy un persona que trata de ser positiva y de buscar salidas; no me doy por vencido fácilmente.

Recién tomo contacto con el problema de esta empresa. Imagino que esto está más que procesado por la resolución que traen y por la comunicación que han tenido con la parte sindical, con los obreros y demás. ¿Ustedes no ven ninguna ruta para que la empresa no cierre sus puertas?

Con respecto a la prórroga del seguro, ¿por cuántos meses sería? ¿Dos? ¿Cuatro? Sería bueno saberlo para hacer el planteo correspondiente a las autoridades.

SEÑOR OTERO AGÜERO.- Agradecemos la presencia de la delegación. Es clara la situación planteada.

Tengo entendido que hoy no concurrió aquí la delegación sindical porque iba a una reunión en el Ministerio de Trabajo por este mismo problema. ¿Saben si llevaban algún tipo de propuesta similar a la de ustedes? ¿Esta es la primera versión de la propuesta o ha habido previas?

SEÑOR GAUTHIER.- En una reunión que tuvimos con el Ministro y el subsecretario de Trabajo y Seguridad Social planteamos lo relativo a la prórroga del seguro de paro. En este sentido, el Ministerio tiene un problema de limitación legal para procesar una prórroga cuando la empresa no va a continuar sus actividades.

También comunicamos esto al Ministerio de Industria, Energía y Minería, en una reunión que mantuvimos con el señor Ministro. No nos reunimos con la Ministra de Economía y Finanzas.

Con respecto a la pregunta del señor Diputado Sodano, debo decir que esta es una decisión que se toma a nivel de la casa matriz, en Francia, y que no afecta solamente a Uruguay; este es un proceso de cierre de plantas del grupo Faurecia en la región: en Buenos Aires y en Brasil. Por lo tanto, este es un problema que excede al Uruguay y que es regional.

Con respecto a la consulta del Diputado Otero, nosotros estamos en conocimiento de que en este momento la asamblea de trabajadores estaba tratando la propuesta que se negoció ayer en la UNTMRA, que contiene todos los beneficios adicionales que les comenté. No sabemos nada de la reunión en el Ministerio de Trabajo que usted mencionó; suponemos que también es por la eventual prórroga del seguro.

En cuanto a la pregunta del señor Diputado Sodano sobre cuál es nuestra propuesta de prórroga, obviamente, todo lo más que se pueda va a ser lo mejor para la gente. No venimos con una propuesta concreta en ese sentido. Simplemente, queremos que los Diputados estén en conocimiento de la situación que estamos viviendo y de todo lo que la empresa está poniendo arriba de la mesa para mejorar las indemnizaciones, y que analicen la eventualidad de que exista una prórroga a esos dos meses de seguro de paro.

SEÑOR SODANO.- Según entendí, la empresa tiene alrededor de ciento treinta empleados. ¿Todos ellos pasaron por el seguro el seguro parcial especial y tendrán derecho solo a dos meses de pago? Lo pregunto para saber cuántos utilizaron ese seguro y ver qué herramienta podemos utilizar.

SEÑOR CARVIDÓN.- Como explicaba el doctor Gauthier, a lo largo del año, debido a la situación generada por el covid y siguiendo la línea del gobierno para evitar despidos

hasta ese momento la idea era hacer todo lo posible para que la empresa tuviera continuidad en Uruguay, nos acogimos al seguro de paro. Básicamente, la totalidad de los empleados pasaron por el seguro de paro. Inclusive, llegamos a pedir alguna extensión. Eso no quiere decir que estén todos parejos con respecto al seguro de paro disponible: algunos van a tener unos días más y, otros, algunos menos.

Como dijo el doctor Gauthier, nuestra intención es plantearles la situación que estamos viviendo y nuestra preocupación por el impacto que el cierre generará en la zona en la que está instalada la empresa. La mayoría del personal son mujeres: alrededor del 85%. Muchas de ellas, son jefas de hogar o están viviendo una situación complicada porque, por ejemplo, su pareja está en seguro de paro. Entonces, sabemos el impacto que esto generará. Por eso la empresa está haciendo el esfuerzo de adicionar sobre lo legal todo lo que el doctor Gauthier comentaba. Nos parece super importante tener el complemento del seguro de paro para lograr que todas las personas tengan los seis meses de cobertura que corresponderían si no se hubiera utilizado este mecanismo durante el 2020.

SEÑOR OTERO AGÜERO.- La materia prima que ustedes utilizan para la manufactura, ¿es nacional o importada?

SEÑOR CARVIDÓN.- La gran mayoría es importada; prácticamente todo es importado de Brasil, pero también hay materia prima de Europa.

SEÑOR REVETRIA.- Quiero hacer algunos comentarios que nos parecen importantes para que la Comisión pueda evaluar el pedido que la empresa ha venido a hacer.

Desde 2016 hasta ahora la empresa realizó muchos esfuerzos por mantener la actividad y por no acompañar los descensos de volúmenes de producción con descensos en la plantilla. El summum de eso se dio al hacer uso de la herramienta del seguro parcial al máximo posible. No quisimos cortar vínculos; entendimos que la intención del Poder Legislativo y del Poder Ejecutivo era no cortar los vínculos para amortizar el impacto.

También quiero destacar que la empresa está haciendo esfuerzos por incorporar aditivos a la indemnización que va a recibir el trabajador. Sin embargo, se debe tener en cuenta que ese es un dinero que el trabajador recibe en un instante y del que puede disponer libremente en ese instante.

A mi juicio, la normativa de protección social del seguro de desempleo por despido tiene otra ventaja: funcionar como un amortiguador de la nueva realidad a la que se enfrenta el trabajador. ¿Por qué? Porque no dispone de todo el dinero en un instante, sino que se le va dando a lo largo de unos meses, durante los cuales, se supone, el trabajador recuperará ojalá fuera enseguida la actividad. Esa es la razón por la cual le pedimos a esta Comisión que trate de interceder, en lo posible, con el gobierno, para tener dos formas de ayudar a la gente que se quedará sin el empleo: una, es instantánea, mediante el esfuerzo privado de la empresa y, la otra, a través de ese amortiguador que sería la extensión del seguro o considerar que todos los trabajadores tienen el máximo que prevé la normativa, es decir, seis meses de protección por seguro de desempleo. Me parece importante que se considere el concepto de amortiguar la realidad; eso es lo que necesitamos.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión les agradece su presencia y la información de primera mano que le han dado. Me atrevo a decir que es el espíritu de todos los legisladores tratar de resolver la situación en la que van a quedar los trabajadores, que nos preocupa mucho. Ya hay un conjunto de antecedentes desde el punto de vista de facilitar a los trabajadores, con el esfuerzo del Estado, la extensión del seguro de desempleo.

Luego, evaluaremos los pasos a seguir en relación a este tema.

SEÑOR CARVIDÓN.- En nombre de la empresa, agradecemos a la Comisión por recibirnos y por su tiempo.

(Se retira de sala una delegación de Faurecia Automotive del Uruguay S.A.)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR PRESIDENTE.- Con relación a la situación trasmitida por la empresa Faurecia Automotive sobre la extensión del seguro de desempleo, y en virtud de la no apertura de las negociaciones colectivas, sobre todo en el Grupo 13, la Comisión ha resuelto invitar al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para la próxima reunión, que será extraordinaria y se realizará el martes 15, a la hora 10.

(Ingresa a sala una delegación del Sindicato Único Portuario y Ramas Afines, SUPRA, y de estibadores de Paysandú)

——Damos la bienvenida a la señora Vanessa Peirano, integrante del sindicato, y a los señores Marcelo Briñón, presidente del sindicato, y Aníbal Silva, estibador de la bolsa de trabajo del puerto de Paysandú.

Recibimos una nota enviada por ustedes en la que nos solicitaban ser recibidos por esta Comisión a efectos de plantear la situación que está viviendo el Sindicato Portuario. Les damos la palabra para que nos informen.

(Ingresa a sala la señora Representante Cecilia Bottino)

SEÑOR BRIÑÓN.- Les agradecemos por recibirnos.

Hemos venido a plantear la situación que están padeciendo los compañeros estibadores de la bolsa de trabajo de Paysandú que brindan servicios en el puerto a los distintos operadores. Su actividad laboral se ha visto menguada debido a la merma de trabajo y no tienen su ingreso diario, del que dependen ellos y sus familias. Este trabajo tiene algunas connotaciones de carácter muy particular: nosotros vamos a referirnos a la forma de contratación que tienen estos treinta y tres compañeros. Ellos son contratados por los distintos operadores portuarios, en un sistema de altas y bajas. Ingresan al Banco de Previsión Social cuando son dados de alta, cuando empieza su jornada laboral, y cuando termina, son dados de baja. Por lo tanto, no tienen vinculación, porque los toman al ingreso del turno y los despiden cuando termina el turno. Cuando merma su trabajo, estos compañeros no tienen posibilidad de acceder a ninguno de los seguros establecidos en la normativa vigente, como tampoco a la extensión de seguro o a los seguros parciales y demás, porque debido a la forma de contratación, no llegan a la cantidad necesaria de jornales. El Sindicato ha hecho distintas gestiones; entendemos que estos compañeros podrían estar comprendidos en un seguro especial, dado que ya tenemos antecedentes.

SEÑORA PEIRANO.- Les agradecemos por recibirnos.

En reiteradas oportunidades, nuestro Sindicato ha denunciado que este sistema de altas y bajas es, de alguna forma, perverso, puesto que no garantiza un mínimo de jornales ni estabilidad alguna. En medio de la crisis sanitaria que hoy estamos viviendo, estos sectores más vulnerables son los que se ven más golpeados.

Hoy, en Paysandú, sumada a la crisis, se está dando esa situación. Se trata de una empresa que desde hace más de diez años garantiza su trabajo a través de barcazas. A partir de la demanda de las empresas que exigen mejores lugares, ANP invirtió mucho dinero para que ellas se desarrollen y sigan trabajando. Sin previo aviso, de golpe y porrazo, los compañeros de la bolsa de estiba, de un día para el otro quedan sin estos jornales que, aunque fueran poquitos, eran los únicos que tenían garantizados.

Como decía, hace más de diez años era un trabajo relativamente estable para toda la bolsa. Esa es nuestra mayor preocupación y por eso estamos acá. Entendemos que esta situación amerita un seguro especial. Son treinta y tres familias las que viven de ese trabajo. En este contexto de crisis, la situación se ha agravado mucho más. Hoy estamos con ollas y canastas tratando de paliar la grave situación que, desde hace muchos años, viene denunciando nuestro Sindicato.

SEÑOR SILVA.- Reitero el agradecimiento hecho por mis compañeros.

Como ya se ha señalado, somos treinta y tres familias que dependemos de ese trabajo como jornaleros. Hace años que estamos en el puerto de Paysandú; ya hemos tenido problemas, por ejemplo, debido a la creciente se inundó el puerto e, inclusive, la casa de algunos compañeros. Si bien realizamos gestiones, no hemos logrado obtener ningún seguro especial para esos casos puntuales.

Actualmente estamos sin changas; hace como dos meses que no trabajamos en la carga y descarga de granos. Diez o catorce personas hacemos un jornal por semana cuando llegan al puerto los contenedores, pero solo es uno semanal.

Reitero que somos treinta y tres las familias que dependemos de este trabajo.

La creciente nos azotó un par de veces, pero tampoco en esos casos logramos obtener un seguro especial.

Además, compañeros que tienen hijos chicos, están pasando una situación crítica, sobre todo, por las fechas que se acercan. No encontramos una manera de superar esta situación, pero no depende de nosotros. Quizás, ustedes puedan conseguir los instrumentos necesarios para obtener un seguro especial para todos nosotros, que nos permita salir de esta situación.

No estamos rogando por un seguro especial, nosotros quisiéramos tener trabajo en el puerto de Paysandú, pero como no lo tenemos, buscamos una solución de esa manera.

SEÑOR OTERO AGÜERO.- Gracias por venir.

Voy a realizar algunas preguntas para que ustedes se puedan explayar un poco más.

Tengo entendido que la empresa ya no traerá más la mercadería vía fluvial, que cambiaría de modalidad. ¿Podrían informarnos al respecto?

A efectos de atender el tema más urgente y ver cómo manejarnos con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, quisiera saber cuál es el promedio de jornales anuales que ustedes hacen.

SEÑOR GERHARD.- Gracias por venir.

Agregaré una consulta. ¿Cuántas empresas echan mano a la bolsa de trabajo de Paysandú?

SEÑOR SODANO.- Bienvenidos.

Por mi experiencia en el puerto de Montevideo, con la estiba y el trabajo, sé que de acuerdo con el barco es la forma de trabajo. A veces, los jornales implican largas horas. Por ejemplo, acá una carga es continua, no se corta a las ocho horas, se hace por turnos. Me gustaría saber cómo trabajan en Paysandú. ¿Lo hacen de manera continua? ¿Cuánto dura un jornal? ¿Veinticuatro, treinta horas? Acá se dan casos de personas que ni siquiera se van. Algunos cortan los turnos, pero otros siguen doble turnos, porque no se llega a cubrir el cupo de personas por la demanda que hay, pero sé que no es la misma que en Paysandú. ¿Cuántas horas trabajan mensual o anualmente? Por lo que nos dijeron, hay catorce funcionarios que hacen un jornal por semana, o sea, serían cuatro

jornales mensuales. ¿Cuántas horas implican esos jornales? ¿Son de muchas horas o de ocho horas puntuales?

SEÑOR BRIÑÓN.- Como dijo el Diputado Otero, la empresa decidió no continuar con el traslado de granos vía marítima; últimamente, lo hizo vía terrestre. Como Sindicato hicimos una serie de reuniones para buscar la raíz de esta situación; hasta ahora no se nos han dado las explicaciones correspondientes. Convocamos a la empresa a una reunión, pero hasta ahora no hemos tenido respuesta. Quienes trabajamos en la actividad portuaria sabemos está comprobado que el traslado vía marítima es ocho o diez veces más barato que el terrestre. No entendemos la razón o trasfondo de esa decisión.

Los primeros directamente afectados son los estibadores portuarios que dependen de ese jornal para sustentar a sus familias. El Sindicato entiende que esto perjudica, en cierta forma, la actividad del puerto en general y a la comunidad de Paysandú; esa tarea que era realizada por el puerto ya no se hace.

En cuanto a la forma de contratación, tanto en el puerto de Paysandú como en el de Fray Bentos, para el movimiento de mercaderías, se trabaja con una bolsa de estiba, de trabajadores. Todos los operadores que mueven mercaderías en cualquiera de esos dos puertos contratan trabajadores de la bolsa de estiba. La contratación se realiza según la operativa, en un sistema de altas y bajas.

SEÑOR SILVA.- Las diferentes empresas que trabajan en el puerto, los operadores portuarios, toman gente de la estiba. Nosotros somos treinta y tres compañeros.

Voy a explicar algo. Si una empresa comienza con un turno de mañana, pide a tres personas y son turnos sucesivos durante las veinticuatro horas, entran tres por turno; vamos rotando los treinta y tres, para que todos puedan hacer sus jornales.

En el caso de los portacontenedores son diez personas que ya estaban en la lista, más los cuatro amarradores, pero viene una vez por semana. Primero, hacía dos turnos en la semana: lunes y martes. Lo que antes hacía en dos turnos, ahora lo hace en uno solo. Entonces, ya no abarca catorce, sino nueve y los otros cinco quedan para la semana siguiente.

Por ejemplo, Río Estiba, esporádicamente, va con azúcar. Hay para descargar, hoy o mañana, tres barcazas de azúcar, pero se demora veinticuatro horas. Entonces, son tres turnos de tres personas, o sea, nueve personas. A diferencia de Montevideo o Nueva Palmira, en Paysandú no se trabaja todos los días; la operativa es muy esporádica. Si bien vamos rotando, la operativa no es continua durante el año y, en varias oportunidades, algunos de nosotros no pudimos acceder al seguro de desempleo debido a la falta de jornales.

No tengo claro el promedio de jornales. Recuerdo el caso de un compañero que tenía setenta y cinco jornales, o sea, la mitad de los que se necesita para el seguro por desempleo.

SEÑORA BOTTINO.- Agradezco a la Comisión por permitirme estar presente en esta reunión y dejar constancia de la situación que está exponiendo la delegación, a la que hemos acompañado durante un largo proceso, porque esta situación puntual que están atravesando los trabajadores de la estiba del puerto de Paysandú, se reitera cuando hay inundaciones y se ve afectada la normalidad del puerto.

Los legisladores del departamento, conjuntamente con otros actores con responsabilidad institucional, fuimos convocados a una reunión en la que se nos trasmitió esta situación, con una empresa puntual de Paysandú. Quiero dejar constancia de que en 2015 esta empresa manifestó a todos los actores políticos del departamento además, lo planteó al gobierno nacional cuando en ese año se realizó un Consejo de Ministros en

nuestro departamento la necesidad de avanzar en el dragado del río Uruguay, porque que era imprescindible para continuar utilizando el puerto de Paysandú.

Hay que decir que hasta 2005, para nuestra ciudad, el puerto era un lugar de visita; los sanduceros y las sanduceras lo utilizábamos para ir a pasear los domingos. A partir de 2005 ese puerto comenzó a transformarse y a salir la producción como consecuencia de decisiones que adoptaron tanto los gobiernos nacionales como los departamentales de diferente signo político que tuvimos. Que el puerto funcione y se pueda sacar la producción por allí es fundamental para el desarrollo de Paysandú y de la zona.

Quiero dejar constancia de que hubo esfuerzos muy importantes, reitero, tanto de los gobiernos nacionales como de los departamentales, para impulsar el dragado del río Uruguay, para permitir las distintas formas de llegar al puerto. La Empresa Ambev fue una de las impulsoras para que lleváramos adelante acciones en ese sentido.

En nuestro caso, todo el sistema político del departamento ha acompañado el esfuerzo que están realizando los trabajadores porque lo creemos justo. Entendemos que también existe responsabilidad social-empresarial que tiene que ir acompasada, en virtud de las inversiones millonarias que se hicieron, tanto para el dragado del río Uruguay como también para que el puerto de Paysandú fuera viable, competitivo y se integrara al sistema nacional de puertos, como política pública.

Además de la minuta de comunicación que hicimos llegar a la Comisión, queremos brindar nuestro apoyo a las gestiones que se están llevando a cabo. En Paysandú se formó una Mesa que está interactuando política y socialmente en este tema. Estamos esperando quizás, la Comisión pueda ayudar en ese sentido que se concrete la reunión con la empresa. Mientras tanto, tal como lo hiciéramos en el período pasado el presidente lo sabe bien estamos trabajando en la búsqueda de una solución de fondo para la problemática que implica la zafralidad, debido a que no permite que se alcancen los jornales necesarios para obtener un seguro de desempleo común. Ojalá podamos avanzar con un trabajo que nos quedó a medio camino en la pasada legislatura, que permita que en situaciones excepcionales ya sea por razones climáticas o, como en este caso, por la operativa del puerto los trabajadores no se vean afectados y contemos con las herramientas legislativas y de seguridad social necesarias para cubrirlos.

Sin perjuicio de ello, aspiro a que el puerto de Paysandú tenga una operativa permanente y, a su vez, sea uno de los lugares de salida de la producción de la zona.

SEÑOR GERHARD.- ¿Qué rol ha tenido la administración del puerto de Paysandú en este tema puntual, pero también de forma general, en el tipo de contratos y en el régimen de trabajo? ¿Facilitan la búsqueda de alguna solución?

SEÑOR BRIÑÓN.- El Sindicato se reunió con distintas autoridades; con la Administración Nacional de Puertos, con su presidente y también con autoridades locales de Paysandú. Nosotros les manifestamos nuestra preocupación por este tema tan sentido para los trabajadores. Entendemos que la ANP, como ente regulador, tiene responsabilidad con respecto a este tema. Hay que tener presente que el puerto de Paysandú es uno de los que está bajo la órbita del sistema nacional de puertos. Creemos que se deberían hacer los mayores esfuerzos para solucionar rápidamente este problema.

Estamos a la espera de una respuesta por parte de la empresa pero, paralelamente, buscamos soluciones que, como se dijo, no son las de fondo. Obviamente, la reivindicación de fondo del Sindicato es la estabilidad de los trabajadores portuarios, en todos los puertos. Entendemos que esta situación amerita y hay argumentos solicitar una especie de seguro de desempleo parcial o total, teniendo presente las dificultades que hoy están padeciendo estos trabajadores.

SEÑORA PEIRANO.- Nuestro Sindicato está recorriendo dos caminos. Por un lado -como mencionaba la señora Diputada-, se está en contacto con las fuerzas vivas. Queremos saber cómo piensa seguir la empresa Ambev, así como también qué podemos aportar, como trabajadores, para que el puerto de Paysandú sea cada vez más activo. Por otro lado, la semana pasada nos reunimos en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, con sus autoridades. Allí presentamos un promedio de los jornales realizados por los compañeros de la bolsa de la estiba. Dicho promedio no es inventado, sino que lo obtuvimos del registro del BPS.

Quería que ustedes supieran qué estamos haciendo, y que nuestra propuesta está acompañada por el trabajo que estamos haciendo con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos la información; la Comisión la analizará.

Desde esta Comisión nos esforzaremos para encontrar solución a la situación que nos plantearon. Una vez que se retiren, intercambiaremos ideas entre nosotros. Seguramente, la opinión de ustedes llegará a manos del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, del Poder Ejecutivo, que es quien tiene la potestad de presentar alguna iniciativa en estos temas.

(Se retira de sala la delegación del SUPRA y también la señora Representante Cecilia Bottino)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

——Tiene la palabra la señora Diputada Roselló para referirse al proyecto de ley sobre cobertura de prestaciones contributivas y no contributivas.

SEÑORA ROSELLÓ.- Habiendo hecho las consultas correspondientes, sugerimos que se hagan las siguientes modificaciones al proyecto, y adelantamos que estamos de acuerdo con que sea aprobado.

En el artículo 1º es necesario dejar en claro que el plazo máximo de treinta días rige a partir de la presentación de todos los documentos requeridos por el organismo, en este caso, el BPS.

Asimismo, planteamos que la certificación del paciente sea elaborada por el médico tratante especialista del SNIS y que no tenga una vigencia de más de treinta días.

De acuerdo con el asesoramiento recibido, sugerimos establecer en esta norma la facultad del servicio médico del BPS de realizar las investigaciones correspondientes.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR PRESIDENTE.- El proyecto quedará redactado de la siguiente forma.

"Artículo 1º- El Banco de Previsión Social –BPS- priorizará el acceso a coberturas de prestaciones contributivas y no contributivas, de acuerdo con la legislación vigente, para enfermos terminales en cuidados paliativos en un plazo máximo de 30 días treinta días- a partir de la presentación de la totalidad de la documentación requerida por el organismo –BPS.

Artículo 2º- Facúltese al servicio médico a realizar las investigaciones correspondientes.

Artículo 3º.- Al año de otorgada la prestación que correspondiere, se deberá hacer una revisión a los efectos de relevar la evolución del paciente, con el objetivo de cumplir con el carácter de excepción de esta norma".

SEÑOR JISDONIAN.- Sugiero que al artículo 2º, después de "servicio médico", se agregue "del BPS".

(Apoyados)

SEÑOR PRESIDENTE- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular del proyecto con las modificaciones acordadas.

(Se vota)

——Seis en seis: AFIRMATIVA. Unanimidad

En discusión particular

En discusión el artículo 1º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 2º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 3º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Se propone al señor Diputado Otero como miembro informante.

Se va a votar.

(Se vota)

——Cinco en seis: AFIRMATIVA.

(Ingresa a sala una delegación del Sindicato Único de Trabajadores del Mar y Afines, SUNTMA, y del Sindicato Único Nacional de la Construcción y Anexos, SUNCA)

——La Comisión de Legislación del Trabajo tiene el gusto de recibir a una delegación del Sindicato Único de Trabajadores del Mar y Afines –SUNTMA- y del Sindicato Único Nacional de la Construcción y Anexos, SUNCA, integrada por los señores Pablo Pírez, Juan Padilla e Isolino de los Santos.

SEÑOR PÍREZ.- Soy prosecretario del SUNTMA.

Nosotros ya habíamos estado en esta Comisión, que nos recibió muy amablemente, en oportunidad del conflicto que se estaba desarrollando en la obra de construcción del puerto pesquero de Capurro. Hoy queremos trasladar la resolución de este conflicto.

El día 14 de octubre firmamos un acta de acuerdo con las empresas involucradas.

En este conflicto en particular tuvimos una gama de problemas que es representativa de lo que nos sucede en la actividad marítima. Con esta empresa en particular, esos problemas, que generalmente se dan aislados, se dieron juntos: por ejemplo, el desconocimiento de la organización sindical, el desconocimiento de las normas y de la reglamentación, sobre todo en lo que hace a la seguridad laboral de los trabajadores durante el desempeño de sus funciones e, inclusive, problemas de relacionamiento, de falta de diálogo. Y esto último no lo vemos solamente como un problema para la organización sindical, porque hay una actitud de cerrarse a la posibilidad de diálogo, incluidas las autoridades con las que estábamos desempeñando las negociaciones.

Nosotros reclamamos el cumplimiento de algunas leyes y normativas que desde nuestro punto de vista obligan a la empresa a incorporar personal marítimo profesional en las embarcaciones que estaban haciendo de apoyo a los trabajos que se estaban realizando en la obra de construcción de los muelles del puerto pesquero. A raíz de eso se dieron distintas instancias que no llegaron a buen puerto, generando un conflicto que duró más de cinco meses. Se armó una carpa sindical que estuvo noventa y dos días en la puerta de la obra.

En ese transcurso, invocando algunos artículos de la reciente Ley de Urgente Consideración, se pretendió desalojar a los trabajadores, aduciendo que estaban interrumpiendo la circulación. Sin embargo, tanto las autoridades policiales como las de Prefectura, constataron que no era la realidad, sino que estábamos desarrollando un campamento sindical, poniendo a la vista pública nuestro reclamo. Se generó un momento de tensión cuando la fuerza policial llegó al lugar para sacar a un número importante de compañeros que estaban en el campamento sindical, la mayoría desocupados. Después se dio el diálogo, pero al principio se generó un momento de tensión importante.

Finalmente, se firmó un acuerdo, en el cual la organización sindical, como corresponde, negoció y cedió posiciones, porque no se trata de que salga todo lo que uno quiere. Logramos acordar que ingresara un trabajador por embarcación en el ámbito marítimo, profesional, con todas las certificaciones, en cada turno. Esto significa que ingresaron en total cuatro trabajadores marítimos. El número que nosotros planteábamos para garantizar la seguridad era de dos por embarcación, pero como no nos jugamos al todo o nada, pensamos que un mínimo, un compañero, podía asesorar al resto de los trabajadores en cuanto a qué maniobras eran correctas y cuáles no.

Queremos hacer hincapié en que algunas argumentaciones de la empresa para no incorporar ninguna persona a bordo se basaban en el certificado de navegabilidad que la autoridad marítima, la Prefectura, le había otorgado. Nosotros tuvimos una entrevista con el prefecto nacional de Montevideo, con quien analizamos el tema. Queremos hacer mención a un tema que seguramente el próximo año, después del receso parlamentario, vamos a conversar con las distintas bancadas, porque vemos que hay un problema de connivencia. No quiero adjetivarlo, pero queda muy poco claro el modo de participar de las autoridades marítimas en nuestra actividad. Como dijimos la otra vez que estuvimos aquí, las autoridades marítimas están casi en su totalidad próximas a retiro, ya que se jubilan muy jóvenes, y ya están recibiendo ofertas de trabajo en muchas de las empresas con las que luego tendremos que negociar. En el caso del certificado de navegabilidad, en una obra anterior, con la empresa adjudicataria, Hyundai, en embarcaciones prácticamente iguales, realizando un trabajo exactamente igual, la autoridad marítima expresó que debía tener una tripulación mínima de seguridad de marineros, de engrasadores, que es personal subalterno que maneja el sindicato y, en el caso de esta obra, expresa que no debe contar con este personal. Estamos hablando del mismo tipo de embarcación y del mismo tipo de trabajo. Para nosotros no hay otra explicación que la de que se hace una suerte de vista gorda, porque los representantes de estas empresas fueron en su momento autoridades marítimas.

Vamos a dejar un documento a la Comisión para que vean la diferencia entre los certificados de navegabilidad de uno y otro caso, para que se pueda constatar que lo que estamos diciendo no es una cuestión imaginaria.

Por otro lado, queremos hacer hincapié en que nosotros, como trabajadores sindicalizados, reconocemos que no somos los únicos que tenemos derecho al trabajo. Eso está de más decirlo, pero vemos que se viene desarrollando por parte de las empresas un criterio por el cual se tiene en cuenta si el trabajador está sindicalizado,

cuando es un derecho, para, en caso de que así sea, excluirlo, y esto está respaldado en cierto sentido por autoridades.

Se prefiere al personal no sindicalizado, cuando la Constitución no solo defiende sino que también promueve la sindicalización, tanto en la actividad pública como privada.

Por eso, nosotros estamos desarrollando un trabajo un poco más prolijo para presentarlo a los legisladores, porque creemos que hay cuestiones en las que sería oportuno legislar o, por lo menos, reglamentar, porque hay una zona muy gris, que degenera en conflictos importantes y no es lo que buscamos los trabajadores.

SEÑOR SECRETARIO.- Corresponde votar un presidente ad hoc y se ha propuesto a la señora Diputada Roselló.

(Se vota)

——Cinco en seis: AFIRMATIVA.

(Ocupa la Presidencia la señora representante Roselló)

SEÑOR PADILLA.- Para los trabajadores, acudir a la Comisión de Legislación del Trabajo es un paso superior, porque nos da la oportunidad de informar qué pasa en este tipo de obras, que son muy sensibles para el país, pero fundamentalmente con los trabajadores que allí trabajan, con sus derechos y con los convenios firmados, que en obras públicas de este porte a veces son más de uno, porque intervienen varias ramas de actividad.

En la primera instancia que tuvimos en el Ministerio sobre este conflicto -que no ha sido el único y no son nuevos, porque hace mucho tiempo que hay dificultades en obras de estas características- participaron el SUNCA y el SUNTMA, y como esta obra en particular afectaba a dos ramas de actividad con distintos convenios en un único número de licitación de obra, el PIT-CNT actuó como interlocutor principal a la hora de acudir a reuniones con los distintos entes para tratar de resolver el conflicto y para que también se atienda el tema de los incumplimientos en materia de derechos laborales y convenios colectivos en cada rama de actividad que conjuga dos ramas que son diferentes y en las que cada una tiene su convenio colectivo. En este caso estamos hablando del Grupo 9, subgrupos 01, 02 y 03 donde están afectadas otras ramas de actividad con otros convenios.

Ahora tenemos esta instancia en la Comisión de Legislación del Trabajo para plantear esta situación, que ya está en conocimiento de los señores Diputados Otero Agüero y Carballo, quienes participaron, porque nuestra idea es trabajar en conjunto para que estas cosas no pasen y no tengamos que declarar un conflicto en cada obra pública que se haga; deberían protegerse los derechos de los trabajadores de cada rama de actividad, pero como la letra de las licitaciones es muy fría, tendrían que garantizarse mejor los derechos.

La rama de actividad del SUNTMA está atravesando una situación bastante compleja, sobre todo con esta pandemia, que golpea al trabajo en general, pero a algunas actividades más que a otras. Por eso, se deben defender más las leyes, las normas y los convenios firmados.

Obviamente, en este conflicto se aplicó la ley de urgente consideración y el lineamiento de este gobierno, sobre todo los artículos que hablan de legítima defensa, de apariencia delictiva y otros. Cuando intervinieron la Policía y Prefectura, les dijimos que primero tenían que respetarse nuestros derechos, y la Policía se retiraba, porque se daba cuenta de que no aplicaban las normas de la ley de urgente consideración. Sin embargo, nunca se levantó la denuncia, y los policías van a la obra a cada rato. Por eso, uno de nuestros reclamos es que se retire la denuncia, por lo menos de esa obra, porque no

existe tal situación, y pasar a la negociación colectiva. En la obra solo hubo asambleas informativas y no es cierto que los trabajadores invirtieron horas en defensa de esta cuestión. Los trabajadores siempre estuvieron alerta con la carpa ahí y así se pudo resolver el conflicto.

Cuando se arman licitaciones de este porte, siempre se convoca a los sindicatos, pero luego no se cumple con los acuerdos, y este caso es un reflejo de eso.

Por eso la idea de venir hoy a la Comisión es para pensar en conjunto. Si bien tuvimos que resolver el conflicto por el Grupo 9 -el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y los legisladores empujaron, en el buen sentido, para lograrlo-, el desconocimiento de la empresa del SUNTMA dentro de la obra sigue y es permanente. Es cierto que se convoca al SUNCA como sindicato mayoritario, pero no al SUNTMA. Tuvimos que resolverlo por la vía de la negociación colectiva.

Ayer terminamos de negociar el último punto de la agenda común que teníamos los dos sindicatos, que tiene que ver con el cambio de régimen de los trabajadores brasileños y argentinos, para que fueran amparados por el régimen uruguayo. La empresa se llama Trevi, Grupo Nogan S.A, consorcio Teyma Chediack. Los trabajadores que venían de Argentina habían acordado un salario de $ 32.000 o $ 40.000, sin cobro de horas extra, y logramos que fueran amparados por el régimen uruguayo.

También tenemos que hablar de Prefectura, de los certificados de navegabilidad, que son un problema. Creemos que en este caso hubo un desconocimiento total de cómo se venían abordando estos asuntos en otras obras, por ejemplo, en la de Hyundai. La primera audiencia que tuvimos en el Ministerio por este caso -en la que participamos nosotros, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la ANP y las diferentes empresas- planteamos que había que proteger los derechos de los trabajadores. Hyundai lo hizo y los trabajadores entraron. Primero nos dijeron que eran embarcaciones, después que era un pontón, que son plataformas flotantes, algunas con propulsión y otras no. En eso se basan para dar los certificados de navegabilidad, y en si tienen grúas de gran porte, que manejan miles de toneladas. En la obra de Hyundai se atendió el tema, como en otras del muelle C, de la terminal de granos, que estuvo a cargo de Calpusa, y se pudieron respetar los acuerdos cuando logramos que el ministerio y las empresas entendieran que el pontón era un tipo de embarcación. Hay normativa internacional, de la OMI. El problema es cómo se emiten los certificados de navegabilidad, que después nos meten en un lío brutal en la obra, porque como hay dos gremios diferentes involucrados, un convenio, el de la construcción, llega hasta la orilla del agua, y en el agua nos regimos todos por la normativa internacional de la OMI, Organización Marítima Internacional, y decretos de la Organización Internacional del Trabajo que se aplican en obras de este tipo. Lo mínimo que se necesita para que los trabajadores puedan subir a las embarcaciones es la guardia mínima de seguridad, que fue lo que de alguna manera desató este conflicto.

Tenemos el escrito de una abogada por una denuncia penal que íbamos a presentar contra la empresa, que al final no se presentó porque la vía de la negociación colectiva resolvió el conflicto. Toda vez que se instala una obra de este tipo, vienen embarcaciones, que no se reconocen como tales, sube cualquiera y lo que marca la normativa internacional es que en estos casos tiene que haber una guardia mínima de seguridad, y el 80% de la tripulación que entre -por lo menos, en obra pública; en el caso de obra privada existe otro régimen-, de acuerdo con las leyes, debe ser uruguaya. Los certificados de navegación de la obra de Hyundai marcan que el pontón llevaba grúa, máquina, engrasadores, y según lo que vaya arriba de la embarcación se determina cuál es la guardia mínima que se necesita. La guardia mínima de seguridad, que pertenece al Grupo 13, Marítimo, habilita a que cualquier tipo de tripulación de diferentes grupos de

actividad ingresen a la embarcación; no puede ingresar nadie sin que esté la guardia mínima de seguridad. Los certificados de navegabilidad se emiten sin saber qué va a haber arriba de las embarcaciones, y eso fue lo que pasó en este caso; la empresa no nos da los certificados de navegabilidad y el sindicato tiene que hacer un trámite larguísimo; quizás la Comisión podría ayudar y orientarnos en este sentido para agilizar este trámite. Si se pudieran conseguir los certificados de navegabilidad de todos los tipos de pontones que ingresaron a puerto, veríamos que en todos los casos se pide guardia mínima de seguridad. En esta obra no se reconoció que había grúas y demás; está vacío. Ni siquiera dice a qué radio se deberá dirigir por cualquier dificultad, cuando los otros certificados sí lo ponen. Nos pareció bastante irresponsable, porque en esta obra las embarcaciones estuvieron detenidas tres días por riesgo inminente, aunque deberían haber estado paradas desde el primer día, y nadie tendría que haber subido a ellas hasta que no hubiera guardia mínima de seguridad. Es decir, se incumplió todo, normas internacionales, convenios internacionales, normas nacionales y se aplicó la LUC.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Carballo)

——La obra estuvo tres días detenida. Se cayó al agua el técnico prevencionista de la empresa; el que tiene que cuidarnos a todos se cayó al agua por desconocer cómo se trabaja arriba de las embarcaciones. La obra no mató a nadie todavía porque pudimos liberar a los delegados de seguridad y tenemos a los compañeros de seguridad del SUNTMA arriba. Antes de eso tuvimos una cantidad de dificultades; hasta puedo mostrar un video de la lancha de rescate hundiéndose, pinchada. Nos decían que no se precisaba en esa obra chicharra de seguridad; les dije que yo participaba en la negociación de seguridad en la refinería de La Teja, que cada vez que suena anuncia alguna situación. En obras muy complejas como esta en términos de seguridad e higiene, donde la vida de los trabajadores está en riesgo permanentemente, tiene que haber protocolos de evacuación y demás, que es todo papeleo, porque en la vida real es otra cosa. Se abrió la puerta de una máquina y casi le aplasta la cabeza a un compañero; la ambulancia no llegó hasta una hora y media después. Después de que se cayera el técnico prevencionista al agua fueron corriendo a buscar una chicharra, cuando nosotros dijimos que tendría que haber estado mucho antes.

Es decir, tenemos enormes dificultades que intentamos resolver.

Si bien se puede generar mucho más empleo con estas obras, en obras públicas de estas características tenemos estas dificultades. Vamos a hacer una denuncia con el profesor Raso, grado 5 en Derecho Laboral; junto con el equipo de abogados del SUNTMA, del PIT-CNT y del SUNCA están elaborando un informe para ir al Tribunal de lo Contencioso Administrativo, pero es un proceso muy largo para obras de este porte -y vamos a tener enormes dificultades, inclusive para encarar el desempleo del sector marítimo-, y la denuncia en Fiscalía demora como seis o siete meses. Por eso pensamos que la Comisión de Legislación del Trabajo puede ayudar, porque se siguen emitiendo certificados de navegabilidad en esas condiciones y, sinceramente, en el caso de las obras públicas, tenemos que estar atentos para que se cumplan las normativas. Los abogados nos decían que esto tiene un trámite muy largo, que se podría extender hasta dos años. Si en una situación normal esperábamos seis meses, con la pandemia todo esto se va a extender mucho más.

Trajimos el convenio que firmamos con Hyundai para que la Comisión vea cómo se resolvió un conflicto de estas características y para que nos ayude con los certificados de navegabilidad, porque así emitidos después nos mete en terribles dificultades a los trabajadores. Inclusive, los trabajadores del mar en esta obra entraron como Grupo 9, desconociéndose al Grupo 13 y a las normativas de seguridad e higiene que rigen arriba de una embarcación y la guardia mínima de seguridad. Estos trabajadores ingresaron

como categoría 5 de la construcción, pero eso no resuelve el problema de fondo. Este problema es permanente en todas las obras.

Por eso, pedimos que la Comisión intervenga para adelantar este trámite y ver cómo se podría hacer para que Prefectura revisara la emisión de los certificados de navegabilidad.

Para nosotros estas cuestiones son fundamentales, porque tienen que ver con el trabajo. Si bien esto se resolvió por vía de la negociación colectiva y estos trabajadores entraron como Grupo 9, como categoría 5, esto no tiene nada que ver con el mar. Tendrían que haber ingresado por el Grupo 13, respetándose sus categorías, y los certificados deberían exigir la guardia mínima de seguridad, reconociéndose la maquinaria pesada y todo lo que va sobre la embarcación.

Por todo esto recurrimos a esta Comisión, que para nosotros es un espacio superior, para saber cómo seguimos.

Lo que corresponde es hacer la denuncia en Fiscalía, y ya estamos en ese proceso con la denuncia que presentamos con Raso y el grupo de abogados, pero es muy largo y por eso queremos que la Comisión intervenga para que se acorte.

SEÑOR SODANO.- Quienes no trabajan en el mar no tienen ni idea de qué es un zafarrancho.

El trabajo en el mar parece muy simple, pero es muy complejo. Quien no conozca el trabajo desconoce qué es una escora y a qué grado de la escora se pierde el dominio y puede ocurrir cualquier tragedia.

Soy un defensor de que en el lugar de los profesionales del mar solo trabajen ellos, porque en eso va la seguridad de todos. En la documentación que presentaron de Hyundai y de otras empresas, los requisitos parecen un simple trámite de despacho, deconociéndose el trabajo real. Digo esto con dolor, porque me parece que quien gestione un permiso tiene que conocer esto. Acá son vidas las que están en juego; todos necesitamos laburar. Tendría que haber una normativa que estableciera quiénes pueden trabajar por las empresas privadas en esas embarcaciones, con cursos realizados, aunque sean mínimos, hechos por la propia empresa, y avalados por la OMI, porque tienen que saber nadar, hacer una retenida, un zafarrancho y obedecer una orden en caso de accidente y saber a dónde va cada uno para evitar el caos. Esto es fundamental porque son segundos, y trágicos. Conozco bien el mar.

Con respecto a la denuncia, a la LUC y a la intervención de la Policía, que se va cuando constata la situación, o sea, porque no es como se presenta, a mi entender, esa denuncia la hace un privado y el único que puede levantarla es él. Creo que ese es el marco legal. Tuvimos un caso similar en la Comisión de Derechos Humanos. Realmente, no sé cómo se procede en estos casos, si es con una contradenuncia. Eso lo podrían averiguar con algún abogado. No es el Estado el que está yendo hacia ustedes.

Por otra parte, quiero saber cuántas personas trabajan sobre esos pontones, porque hay pontones con y sin propulsión, perforadores y otros. Debería determinarse un porcentaje de trabajadores capacitados en el total de personas que trabaje en los pontones. La negociación me parece justa, porque uno es más que nada; un poquito de mucho, es mejor que nada. Si trabajan treinta personas en un pontón y hay una persona permanentemente asesorándolas, es una cosa, pero si trabajan setenta es imposible cubrir la demanda.

Estoy de acuerdo con que habría que trabajar en una iniciativa para que quedaran claramente constituidas las normas de seguridad en el caso de obras de este porte.

SEÑOR OTERO AGÜERO.- Simplemente quiero agradecer la devolución de la delegación; es importante que se conozca el planteo que hicieron y la devolución que nos traen hoy.

Me parece muy importante que, en virtud de todas las irregularidades constatadas, los abogados de los sindicatos estén preparando algún tipo de denuncia o de trámite judicial. Creo que hay una clara responsabilidad de parte de las empresas, que a veces toman decisiones y cuando llegan las inspecciones es tarde; pasa en todos los ámbitos.

En mi calidad de Diputado los estuve visitando, pero también hicimos algún planteamiento ante el Ministerio de trabajo y accedieron rápidamente a crear esa mesa de diálogo. Por eso es justo decir que, más allá de idas y vueltas, cuando surgieron determinadas cuestiones, cuando se presentó la Policía -yo estuve presente en ese momento- vi cómo procedió la comisaria que estaba a cargo, cuyo nombre no recuerdo. Claramente la Policía estaba cumpliendo con la ley; todos saben qué pensamos del artículo en cuestión, pero hay que resaltar que los sindicatos tuvieron una actitud madura, de propuesta, de sostener la lucha, y por parte de la Policía, mientras estuvo ahí, no hubo más que el cumplimiento de una orden de presentarles eso.

Nada más. Creo que quedó absolutamente claro el planteo del sindicato.

SEÑOR JISDONIAN.- Quiero expresar mi regocijo de que a partir de la última visita se fueron solucionando los problemas planteados.

En la Comisión, más allá de los partidos, tratamos de que los trabajadores tengan las garantías que correspondan.

Me pareció muy interesante lo que se dijo del operativo policial, porque en definitiva demuestra que los trabajadores pueden manifestarse y la Policía no va a impedirlo mientras se permita el ingreso y el resto de los trabajadores puedan entrar a trabajar. Está bueno que esto se diga.

La Comisión luego definirá los pasos a seguir y qué acciones tomar para que se sigan respetando los acuerdos.

SEÑOR PÍREZ.- Quería agregar que en los pontones están trabajando, además de la guardia que finalmente logramos colocar, dieciséis personas, que a nuestro entender tiene que ser personal marítimo, porque estamos profesionalmente capacitados, además, para manejar grúas, guinches, equipos electrógenos y anclas. Todo este trabajo que normalmente hacemos en las embarcaciones como personal marítimo, también lo podemos desarrollar en los pontones, porque son embarcaciones como cualquier otra.

Por eso, desde nuestra lógica, todos estos puestos de trabajo deben ser ocupados por personal marítimo profesional. Sin duda, en una situación instalada, de hecho, comenzamos una negociación con la empresa, porque no somos fundamentalistas, pero insistimos con que esos puestos de trabajo deben ser ocupados con personal marítimo capacitado, con todas las habilitaciones que esto implica. Por la negociación se llegó a que hubiera un trabajador en la guardia y lo único que se puede esperar es que garantice la seguridad del resto de los trabajadores que cumplen tareas a bordo.

SEÑOR PADILLA.- Son aproximadamente veinte por pontón, y estos son grandes, pero no para esa cantidad de gente. Esta es una situación que se daba independientemente de todo esto. Por eso, entendemos que es urgente lo relativo a cómo salen los certificados y lo que se decía en cuanto a contribuir con una norma, para que ante los procedimientos o las licitaciones se realice un seguimiento, o se busque una forma, por el proceso que todo esto lleva. Nosotros estamos hablando de que resolvimos el tema después de un año de insistir, hasta que se tuvo que instalar la carpa del conflicto en julio para resolver el asunto en octubre. Incluso, tanto las cámaras empresariales de la

construcción como el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social orientaban a la empresa a resolver, no solamente por el respeto a la normativa, sino por la seguridad de los propios trabajadores. Los compañeros en la asamblea nos decían: *"Yo soy carpintero, pero me hacen poner un chaleco y me mandan para arriba a atar un cabo, y apenas sé atar la moña de mis championes".* Y ya nos pasó que uno -que estaba trabajando antes de esto le dijo a otro, desde arriba del pontón: *"Liberame el cabo a estribor",* y el compañero sacó el otro, que tiene otro nombre, por lo que casi se va el pontón, y cayeron trabajadores al agua. El tema es grave; no se mató nadie en un año porque nosotros estamos muy pendientes. Es más: en la negociación se determinó liberar todo el día dos compañeros de seguridad e higiene de la construcción que no tienen libertades sindicales por convenio colectivo, pero así lo entendimos por un tema de seguridad. Pasa cualquier cosa. Incluso, tenemos dramas porque ponen una manguera corta cuando la perforadora saca el barro y la tiran en el propio pontón; entonces, hay barro y aceite de la engrasadora por ahí. Lo que dijo Pablo en cuanto al conocimiento que hay que tener es importante. Yo no me he subido, porque me gusta mirar la jugada desde la orilla, pero los compañeros están ahí y se han subido compañeros del mar, y hoy tenemos otras condiciones.

Para tapar el ojo la empresa les dio un cursito chico -de tres horas- a los compañeros, cuando por la normativa internacional tienen que estar seis meses, deben pasar por UTU, y el carné les sale $ 15.000. Además, luchan por los certificados y largan libretas de embarque como si hubiera laburo para tirar con una onda, pero no es así.

Olvidé hablar de la protección del empleo y de la situación que se está pasando en general, porque en estas obras del sector marítimo -aunque también está pasando con algunas otras van a laburar retirados navales, que en realidad son militares. De esta empresa ya se dieron vuelta cuatro barcos porque están preparados para la guerra y no para andar haciendo cosas que hacen los marineros; el trabajo es diferente. Incluso, tenemos una situación de incumplimiento de pagos y estamos intentando organizarnos, porque se organizan y los echan. En el SUNTMA está complicado el ingreso de retirados militares, porque tienen otra condición. Es más: no se les respeta la categoría ni el laudo porque si se hace pierden la jubilación. Entonces, no solamente tenemos arriba de una embarcación un puesto de laburo menos, sino un trabajador jubilado, cuando hay un drama bastante complejo en cuanto a la ocupación del sector; si por lo menos tienen una jubilación deberían darle paso a otro que no tenga nada, en un sector que está en caída. Luchar por todo esto ayuda a defender el empleo.

Quedan muchos temas, pero también querríamos preguntarles si podrían aportar en la construcción de normativas o de espacios que ayudaran al contralor de este tema, entre todas las partes. Empujamos en toda esta negociación y se nos dijo que no, y como no pudimos resolver nuestros problemas por la vía de la negociación con la empresa fuimos al conflicto. La idea era armar una comisión de monitoreo, frente a lo que se nos dijo que no; las cámaras empresariales aconsejaban a la empresa resolver por la vía de la negociación, pero la empresa decía que no y fuimos al conflicto. Nosotros le dijimos a la empresa que si decía que no había empleo -yo soy de la construcción y no tengo idea- se hiciera una comisión de monitoreo con un ingeniero de la empresa, compañeros del mar y nosotros, con el Ministerio como veedor. El Ministerio quedó contento con esa idea, porque no estábamos pidiendo trabajo, sino diciendo que íbamos a estar ahí, para mirar entre todos si había trabajo o no, y si no había laburo no teníamos nada para reclamar y nos íbamos. Pero en todo el proceso, que duró noventa y dos días, no pudimos subir a la embarcación para hacer ese monitoreo; ni al Ministerio se lo permitieron, lo que inclusive fue planteado por el subsecretario Mario Arizti. Tuvimos una sola reunión en el Ministerio

y después no pudimos juntarnos más porque se decía que no a todo, presentando normativas del año sesenta.

Por eso queremos saber si se podría formar alguna comisión de monitoreo en este sentido, así como elaborar normativas, o cómo pueden darnos una mano para adelantar o empujar juntos, porque hay que buscar una manera de solucionar el problema. Tal vez yo pueda decir cosas que no sean para la Comisión, pero las planteo, ya que debemos ser ingeniosos en estas cuestiones, porque tenemos que hacer la denuncia en el Tribunal de lo Contencioso Administrativo y la vamos a hacer, pero necesitamos una especie de acompañamiento para que la solución se dé antes. Nosotros nos ponemos a disposición y quisiéramos saber qué recorrido deberíamos seguir y cómo podemos empujar este tipo de cosas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchísimas gracias por la exposición.

Me quiero sumar a las palabras que expresaron los Diputados Otero y Jisdonian en cuanto a tener una devolución después del conflicto; nos alegramos de que hayan alcanzado un acuerdo, ya que eso es importante para la Comisión; todos los integrantes necesitamos tener un seguimiento de cada uno de los planteos que se realizan en este ámbito.

Ustedes saben que esta Comisión estuvo tratando este tema con el Ministro de Trabajo y Seguridad Social y con el Director Nacional de Trabajo, quienes nos trasmitieron que tuvieron un contacto bastante fluido con el sindicato y con la empresa. Obviamente, nosotros vamos a hacer un seguimiento del fiel cumplimiento de la legislación vigente que tiene que ver con la salud y el empleo, tanto a nivel de nuestro país como a nivel internacional, porque en buena medida eso ampara al conjunto de los trabajadores y también a quienes tienen la responsabilidad de llevar adelante las empresas.

Es de recibo el planteo que ustedes realizan en cuanto a pensar una normativa para este sector a fin de que este tipo de cosas no continúen sucediendo. Eso será parte de las ideas que intercambiaremos entre nosotros una vez que ustedes se retiren.

A la vez, entendemos que sería muy importante que este tipo de temas estén arriba de la mesa de una negociación colectiva. Por eso es relevante tener en cuenta la existencia de la ley que se refiere a la negociación colectiva, que precisamente apunta a los temas relacionados con las condiciones laborales y de la salud.

Les agradecemos la presencia y seguramente les estaremos pidiendo alguna ampliación de la información, así como datos acerca de cómo va marchando la negociación.

(Se retira de sala la delegación del Sindicato Único de Trabajadores del Mar y Afines, y del Sindicato Único Nacional de la Construcción y Anexos)

——En virtud del planteamiento realizado por los trabajadores del Sindicato Único de Trabajadores del Mar y Afines y del SUNCA se invitará al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para la próxima sesión, a fin de realizarle consultas, para lo que se enviará esta versión taquigráfica.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

